385.1
P44r

T. Petermann

---

# Reichsbahn und staalsbahnen

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

PIETERMANN (THEODOR)

REICHSBAHN UND STAATSBAHNEN.

1876

R.A.1.
6/-
Cat 142-162

Ww BK84

[Theodor Petermann]

# Reichsbahn und Staatsbahnen.

## Ein offener Brief

an den

## Stuttgarter Beobachter.

Dresden,
Druck von C. C. Meinhold & Söhne,
Königl. Hofbuchdruckerei.

385.1
P44r

Lieber Freund Beobachter!

Die Resolution, welche die Schwäbische Volkspartei auf ihrer jüngsten Landesversammlung hinsichtlich des Reichs-Eisenbahnprojects angenommen hat,*) verurtheilt dieses Project absolut, insoweit es den Uebergang der Staatsbahncomplexe der Mittelstaaten in Eigenthum und Verwaltung des Reichs einschließt, während im Uebrigen nur der derzeitige Mangel einer genügend verantwortlichen Verwaltungsstelle gewissermaßen als aufschiebendes Hinderniß geltend gemacht wird.

Diese Unterscheidung läuft auf die Forderung erweiterter Reservatrechte hinaus, während die durch die Reichsverfassung gewährleisteten kaum aufrecht zu erhalten sind. Sie enthält eine gefährliche Täuschung über das Wesen der Norddeutschen Aggression und sie sündigt gegen den alten Grundsatz: Principiis obsta!

Oder glaubt man vielleicht mit der Forderung von Reichsministerien ein Verlangen gestellt zu haben, dessen Unerfüllbarkeit gegen alle unerwünschten Consequenzen schütze? Dann dürfte man sich gründlich ver-

*) „Der Uebergang sämmtlicher Verkehrsanstalten an den Staat entspricht den Interessen des Verkehrs und dem Programm der Deutschen Volkspartei, welches die Ueberlassung von Monopolen an Privatgesellschaften grundsätzlich ausschließt. Was jedoch den projectirten Uebergang der Deutschen Bahnen an das Reich betrifft, so entspricht die gegenwärtige Organisation des Reichs und der Reichsbehörden in keiner Weise den Voraussetzungen einer segensreichen Centralisation des Eisenbahnwesens. Bei dem Mangel verantwortlicher Reichsministerien insbesondere würde die in den Einzelstaaten bestehende parlamentarische Controle über das Eisenbahnwesen vollständig verloren gehen.

Die Versammlung der Deutschen Volkspartei in Württemberg vom 6. Januar erklärt sich daher überhaupt gegen die Erwerbung Deutscher Eisenbahnen durch das Reich, so lange nicht ein wahrhaft constitutionelles Reichsministerium an Stelle der jetzigen oberen Bundesbehörden getreten ist.

Unter allen Umständen aber verwirft die Landesversammlung die Abtretung der Eisenbahnen solcher Staaten, welche ein abgerundetes und lebensfähiges Schienennetz besitzen, wie z. B. Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden, und erachtet solche als eine große Gefahr für die Selbstständigkeit dieser Staaten und ihre Lebensinteressen. Sie glaubt diese Interessen viel besser gewahrt, wenn solche Staaten ihre Bahnnetze unter einem einheitlichen Transportgesetze selbst verwalten."

913281

rechnet haben. Führt nicht schon jetzt der Präsident des Reichskanzleramts (einer Behörde von der in der Reichsverfassung kein Wort steht, die aber gleichwohl bei aller Welt als „Reichsregierung" gilt,) den Ministertitel? Warum sollte man nicht auch dem Generaldirector des Post- und Telegraphenwesens bei seinem Avancement zum Generaldirector der Verkehrsanstalten die gleiche Ehre erweisen?

Auch mit der Verantwortlichkeit hat's gar keine Schwierigkeit, nachdem Art. 17 der Reichsverfassung dieselbe hinsichtlich des Reichskanzlers in solcher Weise geordnet hat, daß weiter nichts offen geblieben ist, als die Frage: wem derselbe verantwortlich sein soll, resp. wer ihn eventuell zur Verantwortung ziehen kann? Eine solche Verantwortlichkeit wird das einheitliche Gefüge der Reichsregierung niemals in Gefahr bringen. Hätte man es in Berlin überhaupt nur für der Mühe werth erachtet, so würde man es mit spielender Leichtigkeit fertig gebracht haben, das „parlamentarische" System des Deutschen Reichs durch Schaffung scheinverantwortlicher Ministerien zu krönen. Danken wir es dem Selbstbewußtsein des gebietenden Mannes, daß er diesen Schein verschmäht und hüten wir uns, ihn auf diesen für die Volksfreiheit erst recht gefährlichen Weg zu drängen!

Gesetzt nun aber, man fände es angezeigt, dem Eisenbahnprojecte zu Liebe, sich in jene Formalität zu schicken und wäre sonach in der Lage, unbehindert durch die in der Landesversammlung vom 6. Januar gestellte Bedingung, das Reich zum Eigenthümer der sämmtlichen Privat-, sowie der Preußischen Staatsbahnen zu machen, wie würde es dann mit der Durchführbarkeit des gegen Auffaugung der übrigen Staatsbahnen gerichteten Theils der Resolution stehen?

Ich will von Sachsen gar nicht sprechen, dessen Haupt- und Stammbahn, die Leipzig-Dresdner, eine der ältesten Bahnen Deutschlands, sich, Dank ihrer vorzüglichen Finanzlage, bis auf diesen Tag als selbstständige Privatbahn erhalten hat, nach Uebergang aller Privatbahnen in den Besitz des Reichs aber den Sächsischen Staatsbahnen wie ein Pfahl im Fleische sitzen würde.

Auch die Süddeutschen Staaten wären kaum besser daran.

Baden muß schon jetzt die Concurrenz der linksrheinischen Reichsbahnen schwer empfinden. Wie erst, wenn es nach Verwandlung der Pfälzischen und Hessischen Ludwigsbahn (die jetzt auch von Mannheim nach Frankfurt baut), vielleicht gar noch der Main-Neckarbahn, deren Verbleib in den zeitherigen Händen zu wahren die Resolution unterläßt,

in Reichsbahnen, auch gen Norden hin der Gnade der letzteren preisgegeben wäre?

Württemberg und Bayern würde es nicht besser ergehen; denn haben ihre Staatsbahnlinien auch zur Zeit keine solche Concurrenz auf dem Halse, wie sie die Badischen so schwer drückt, so giebt Art. 41 der Reichsverfassung die Mittel an die Hand, ihnen eine solche zu schaffen. Selbst Bayern, dessen Vorbehalte erst mit Art. 42 beginnen, ist nicht ausgenommen von der Verpflichtung, zuzulassen, daß „Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, für Rechnung des Reichs angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung concessionirt werden."

Mit den Letzteren hat es keine Gefahr, weil alle lucrativen Hauptlinien Süddeutschlands gebaut sind und für Privatunternehmer kein Gewinn mehr herausschaut. Ein rein auf Verlust gebautes Reichsbahnnetz zwischen das Süddeutsche Staatsbahnnetz einzuschieben, wäre ebenfalls ein Entschluß, dessen moralische Vertretung zur Zeit kaum Jemand übernehmen möchte.

Ganz anders liegt die Sache, wenn das Reich erst über 2000 Meilen eigenen Bahngebiets verfügt. Ein so großes Unternehmen kann sich schon, ohne die eigne Bilanz unheilbar zu verderben, den Scherz erlauben, einem widerwilligen Erblasser zum Tort noch ein paar hundert Meilen ertragloser Linien hinzuzubauen, resp. um ihn mürbe zu machen, ein paar Millionen jährlich in rentelosem Concurrenzbetriebe zu verpuffen.

Wer da meint, das Bahnnetz Süddeutschlands lasse eigentlich gar keine Lücke wahrnehmen, deren Ausfüllung „im Interesse der Landesvertheidigung oder des gemeinsamen Verkehrs" von Reichswegen bewirkt werden müsse, den dürfte die Majorität, welche der Reichskanzler, wenn er will, im Bundesrathe aus den Preußischen Stimmen und denjenigen der eisenbahnlosen, von Vermehrung der directen Reichseinnahmen Ermäßigung der Matricularbeiträge (!) hoffenden Kleinstaaten wohl zusammenbringt, rasch eines anderen belehren. Da ist z. B. die directe Verbindung mit der Südwestspitze Deutschlands, an der die Vertheidigung gegen Belfort und der Anschluß an die Gotthardsbahn hängt, nur durch zwei westlich vom Schwarzwald laufende Bahnen hergestellt. Also geschwind eine große neue Militär- und Weltverkehrsbahn (ein Seitenstück zu Berlin-Metz) von Reichswegen quer durch Württemberg hindurchgeführt! Bis Stuttgart ist der Tract zweifellos. Er geht von Coburg direct nach Bamberg und dann über Windsheim und Hall. Daß das Mainthal zwischen Lichtenfels und Bamberg dabei zwei neben

einander herlaufende Bahnen erhält, hat nichts zu sagen. Ließ nicht Bayern selbst im Pegnitzthal zwischen Nürnberg und Hersbruck zwei Parallelbahnen entstehen? Das militärische Interesse verlangt ja geradezu Parallelbahnen, die das ökonomische als unwirthschaftlich verwirft! Und das Militärinteresse steht bei uns, nicht blos im Art. 41 der Reichsverfassung, wie billig, obenan!

Mögen sich daher die Bayern, die aus Ersparnißrücksichten ihre Staatsbahnen großentheils eingleisig ausgeführt haben, nicht wundern, wenn das Reich auf Grund des Art. 41 ihnen neben das Bayrische Staats- noch ein Reichsgleis legt und auf diesem durch das ganze Land einen Concurrenzbetrieb eröffnet. Es geschieht blos im Interesse der Vertheidigung Deutschlands und des allgemeinen Verkehrs!

Läßt sich nach dem Wortlaute der Reichsverfassung dagegen absolut nichts einwenden, so muß man, wenn man solche Eventualitäten verhindern will, die thatsächlichen Voraussetzungen derselben nicht aufkommen lassen. Mit anderen Worten, wollen die Süddeutschen Staaten sich wider die Enteignung ihrer Eisenbahnen sicher stellen, so müssen sie der Schaffung einer solchen Operationsbasis gegen die Existenz derselben, wie sie ein über ganz Norddeutschland ausgebreitetes Reichs-Eisenbahnnetz darstellt, von vornherein entgegentreten. Und wenn Preußen, wie es Plan zu sein scheint, ihnen zu diesem Zwecke seine eignen Staatsbahnen als Kaufobject anbietet, müssen sie die Erwerbung derselben für das Reich mit höflichstem Danke entschieden ablehnen.

Mag dann der Preußische Staatseisenbahnfiscus, wenn er Lust hat, die ganzen nothleidenden Preußischen Privatbahnen jüngster Gründung, und wenn er kann, auch die älteren, besser fundirten dazu aufsaugen! Als Preußische Staatsbahnen können sie, wenn gleich nahezu über ganz Norddeutschland ausgedehnt, den Süddeutschen Staatsbahnen nicht unmittelbar gefährlich werden. Denn nur das Reich oder Privatunternehmer sind berechtigt, sich unter dem Titel der Landesvertheidigung oder des gemeinsamen Verkehrs auf dem Terrain widerstrebender Staaten festzusetzen. Preußen müßte seinen vereinigten Bahnbesitz erst ad hoc einer neuzubildenden Gesellschaft verkaufen und dieser dann von Reichswegen Concessionen in Süddeutschland auswirken. Das ist aber ein so weitschichtiges, so vielen Chancen des Mißlingens ausgesetztes Verfahren, daß man sich schwerlich darauf einlassen wird.

Wäre man in Berlin seiner Sache sicher, so würde man zweifelsohne offen auf das Ziel losgehen und ohne Weiteres mit einem Projecte auf Ver-

wandlung sämmtlicher Staats- und Privatbahnen in Reichsbahnen vor den Bundesrath, resp. Reichstag treten.

Eine solche Vorlage involvirte aber eine Verfassungsänderung, denn sämmtliche Artikel des Abschnitt VII der Reichsverfassung setzen das Bestehen einer Mehrzahl selbstständiger Eisenbahnverwaltungen voraus. Eine Verfassungsänderung könnten aber nach Art. 78 die drei Königreiche, Bayern Württemberg und Sachsen allein durch ihre 14 Stimmen im Bundesrathe zu Falle bringen. Hält man es in Berlin für vortheilhafter, einen Weg zu betreten, bei dem man diese Eventualität nicht zu befürchten hat, so giebt man dadurch zu erkennen, daß man in jenen Stimmen ein Hinderniß erblickt und um dasselbe herum zu kommen sucht, indem man, von einer allgemeinen Maßregel absehend, „die Artischocke Blatt für Blatt verspeist."

Eben daraus ergiebt sich aber für Diejenigen, welche das unausbleibliche Ende verhüten wollen, die Nothwendigkeit, dieser Mahlzeit beim Beginn ein nachdrückliches Veto entgegenzusetzen. Wenn sie zu drei Vierteln beendet ist, kommen solche Proteste zu spät; ja es dürfte alsdann erfahrungsmäßig nicht einmal mehr zu einem Proteste kommen, da der Süddeutschen Staaten drei sind und keiner sich auf den anderen verlassen kann.

Will die Schwäbische Volkspartei den Württembergischen Staatseisenbahnbesitz retten, so darf sie schlechterdings keine Reichseisenbahnen in Norddeutschland entstehen lassen. Die Unterscheidung zwischen wohlarrondirten mittelstaatlichen Bahncomplexen, die man nicht antasten lassen dürfte, und Privat- resp. Preußischen Staatsbahnen, die man allenfalls in den Besitz des Reichs übergehen lassen könnte, ist Wasser auf die Mühle des Gegners, ist der erste Schritt zur Herbeiführung einer Situation, welche in kürzester Frist eben das, was man verhindern möchte, als unabwendbare Nothwendigkeit erscheinen lassen wird. Darum noch einmal: Principiis obsta!

Ein Anfang im Reichseisenbahnwesen ist nun leider schon gemacht und er ist es, aus dem alle diese Verlegenheit quillt. Hätte man auf die Stimmen Derjenigen gehört, welche im Jahre 1871 vor der politischen Mißgeburt eines „Reichslandes" Elsaß-Lothringen warnten, so hätten wir jetzt keine Reichs-Eisenbahn-Nöthe. Alle Freunde der individuellen und collectiven Autonomie waren damals darüber einig, daß die Einführung des Römischen Provinzialsystems, die Aberkennung der politischen Persönlichkeit in einem einzigen Falle mit unwiderstehlicher Consequenz alles, was sich noch einer besseren Situation erfreute, „der ärgeren Hand folgend" (wie das Deutsche Recht sich ausdrückt) auf dasselbe Niveau herabziehen müsse, und ich für

meine Person hätte deshalb jeden anderen Ausweg — wenn die Constituirung eines oder richtiger zweier neuen Bundesstaaten nicht durchzusetzen war, die Vertheilung des abgetretenen Gebiets an die angrenzenden Bundesstaaten, nöthigenfalls selbst die Ueberlassung des Ganzen an Preußen — der Bildung dieses „Reichslandes" Elsaß-Lothringen vorgezogen, zumal alsdann wenigstens Nutzen und Last auf die nämliche Seite fiele, während das Land jetzt thatsächlich Preußische Provinz ist, das Odium der Verwaltung und die Kosten der Besitzerhaltung aber vom Reiche zu tragen sind. Unsere unergründliche Diplomatie meinte es aber so besser zu machen. Ihr geschieht ganz recht, wenn sie nun auch verelsaß-lothringert wird!

Da indeß die Staatsbahnen nicht Eigenthum der Diplomatie, sondern Eigenthum des Landes und Volkes sind, so hat auch dieses, so hat jeder Einzelne aus dem Volke das Recht und die Pflicht, über die Erhaltung dieses Gesammtbesitzes, in dem ein gut Theil seines eigenen enthalten ist, zu wachen. Die Sächsischen Staatsbahnen z. B. repräsentiren einen Werth, der auf die halbe Million Familien, die es im Lande giebt, gleichmäßig vertheilt, für jede der letzteren die Summe von 600 Mark ausmacht. In Bayern, Württemberg und namentlich in Baden sind die auf jede Haushaltung entfallenden Antheilsbeträge vom Werthe der Staatsbahnen noch weit größer. Sie belaufen sich in dem zuletztgenannten Lande zur Zeit sicher auf mehr als 1000 Mark. Und wenn dieser Besitz auch mit Schulden belastet ist, so sind die Inhaber der bezüglichen Obligationen zumeist wieder Landeskinder, so daß das ganze Schuldverhältniß nur für die Vertheilung der Erträge innerhalb der Landesbevölkerung von Belang ist. Für die Gesammtheit der letzteren ist es aber, abgesehen von der Höhe der ihr aus dem Eisenbahnwesen zufließenden Einkünfte, gar sehr zweierlei, ob sie dieselben aus einem in ihrem Besitz befindlichen nutzbaren Eigenthum gewinnt, oder auf die Zahlungen der Reichsschuldenkasse angewiesen bleibt; und selbst für die Obligationenbesitzer ist es keineswegs gleichgültig, ob ihre Forderungen durch bestimmte übersehbare Gegenwerthe gedeckt sind, oder in den Milliardenstrudel der Reichs-Finanzwirthschaft hineingerissen werden.

Ich meine daher, sowohl in ihrer Eigenschaft als Staatsbürger und Mitbesitzer der Staatsbahnen, wie eventuell als Staatsgläubiger haben die Bewohner der mittleren Staaten ein starkes Interesse daran, daß der mit dem Reichseisenbahnprojecte geführte Schlag kräftig parirt werde.

In Süddeutschland wird man wahrscheinlich diesen Zweck für erreicht halten, nachdem die „Post" officiös zum Rückzug bläst. Wir in Norddeutschland sind in dieser Beziehung minder vertrauensvoll. Bei uns gilt der

Grundsatz Gneisenau's: „der Verfolgung gehört der letzte Hauch von Roß und Mann.“ Nicht genug, wenn wir augenblicklich vor der Reichsbahnattaque Ruhe haben; wollen wir unseres Besitzes sicher sein, so muß das Reichseisenbahnprincip auch in dem Theile des Reichs, wo es bereits zur Geltung gelangt ist, wieder außer Wirksamkeit gesetzt werden. Mit anderen Worten: die Reichseisenbahnen in Elsaß und Lothringen müssen verkauft werden!

Natürlich nicht an ein Gründerconsortium! Sie mögen vielmehr öffentliches Eigenthum bleiben; nur nicht das Eigenthum des Reichs, sondern des Reichslandes, dem sie um den Kostenpreis zu überlassen sind. Das Geschäft ist überaus einfach, da auf der einen Seite der Reichskanzler, auf der anderen der Reichstag die Vertretung des Reichsganzen mit derjenigen des Reichslandes in sich vereinigt, jeder Theil also über die Sache nur mit sich selbst einig zu werden braucht. Nicht einmal die Bezeichnung des rollenden Materials wäre zu ändern, denn statt: „Reichs-Eisen-Bahn“ würde man in Zukunft lesen: Reichsländische Eisen-Bahn.“

Am meisten könnten die Bewohner des Reichslandes sich zu dem Tausche gratuliren; denn während sie jetzt in steter Angst leben, die derzeitige Verwaltungsweise der betreffenden Eisenbahnen, mit der sie ausnahmsweise sehr zufrieden sind, könnte den Rücksichten auf das übrige Reich, welches für den Einnahmeausfall aufzukommen hat, geopfert werden, sind von dieser Furcht sofort befreit, sobald die jetzigen Reichsbahnen Landeseigenthum werden. Dann haben sie die Frage, ob die volkswirthschaftlichen oder die finanziellen Rücksichten voranzustellen seien, lediglich mit sich selbst auszumachen.

Ich sehe zwar voraus, daß, während wir jetzt aus dem Elsaß die günstigsten Berichte über die Rentabilität der Elsaß-Lothringischen Bahnen erhalten, im Moment der Abtretung an das Land uns die Ertragloſigkeit dieser Bahnen in den schwärzesten Farben geschildert werden würde. Dergleichen wiederholt sich bei jedem Handel und im vorliegenden Falle wäre um so weniger darauf zu geben, als die Rentabilität wesentlich von der Bewirthschaftungsweise abhängt und dafür in Zukunft nicht mehr das allgemeine Reichs-, sondern nur noch das Elsäßisch-Lothringische Landesinteresse maßgebend zu sein hätte.

Das letztere sträubt sich allerdings gegen die Fortdauer des Pachtverhältnisses mit der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, welches nicht nur die Eisenbahnverwaltung von Elsaß-Lothringen mit Zuschüssen belastet, die sie nicht im Interesse des Landes zu leisten hat, sondern auch nach den geo-

graphischen Lageverhältnissen der beiderseitigen Bahncomplexe als ein ganz unnatürliches bezeichnet werden muß.

Alle Welt weiß, daß wir zu dem Reichs-Eisenbahnbetriebe in Luxemburg blos durch den Wunsch gekommen sind, die Französische Ostbahnverwaltung dort entbehrlich zu machen. An die Rückkehr der letzteren ist jetzt kaum mehr zu denken, nachdem das Luxemburgische Bahnnetz mit dem der Ostbahn nicht mehr in Zusammenhang steht und der Wiederherstellung desselben via Belgien durch das Belgische Gesetz, welches fremden Bahnbetrieb auf belgischem Boden ausschließt, vorgebeugt ist.

Unseres Dafürhaltens wäre es Sache des Großherzogthums, für die Erhaltung des seiner Industrie so wichtigen Eisenbahnbetriebes nöthigenfalls in den eigenen Beutel zu greifen, was ihm um so leichter werden muß, als es sich, Dank seinem Ausscheiden aus dem Deutschen Bunde, in der glücklichen Lage befindet, für Militär und Polizei zusammen jährlich höchstens 2 Mark pro Kopf auszugeben, während uns das Militär allein auf mindestens 8 Mark zu stehen kommt!

Will man sich darauf nicht verlassen, sondern im militärischen Interesse Deutschlands den Luxemburgischen Eisenbahnbetrieb unter allen Umständen Deutschen Händen erhalten, — gut, so übernehme die mit der Luxemburgischen in engstem Zusammenhang stehende Preußische Staatsbahn (Trier-Saarbrück) den Betrieb! Saarbrück ist offenbar für die Luxemburgische Bahn ein viel passenderer Betriebsdirectionssitz, als Straßburg. Ueberdem trifft die im Bau begriffene große Preußische Staatsbahnlinie Berlin-Wetzlar-Trier gerade auf den Mittelpunkt des Luxemburg-Saarbrücker Eisenbahncomplexes. Es ist mithin diesem ganzen Complexe die Verbindung mit Berlin, die man doch hauptsächlich im Auge hat und die er jetzt schon im Zugverkehr eher Rheinabwärts (über Köln), als Rheinaufwärts findet, auch in administrativer Beziehung auf directem Wege und nicht via Straßburg zu geben.

Freilich verzinst sich die Trier-Saarbrücker Bahn zur Zeit nur mit 2½ Procent und ist daher kaum in der Lage, aus ihren Ueberschüssen das Deficit der Luxemburgischen zu decken. Der Preußische Staat, dessen Finanzen sich durch die Herbeiziehung eines verdoppelten Gebietes zum Mittragen der „seinen schmalen Leib zu schwer drückenden Rüstung," bedeutend verbessert haben, könnte jenen Ausfall wohl übertragen; aber verfassungsmäßig ist er dazu nicht verpflichtet. Es würde mithin, wenn wirklich dem Militärinteresse Deutschlands nur durch Deutschen Bahnbetrieb genügt werden kann und wenn anderntheils nur dieses militärische Interesse einen solchen Betrieb auf

außerdeutschem Gebiete erheischt, das Richtigste sein, das, was dabei zugesetzt wird, der betriebführenden Preußischen Bahn direct aus Reichsmitteln zu ersetzen und dem Militäraufwande zuzurechnen. So käme diese Ausgabe zu richtiger Buchung und das Deutsche Bahnwesen in die Lage, sich der Sorge wegen „Reichsbahnen" gänzlich entschlagen zu können.

Aus der Seele gesprochen ist mir, was die Resolution über das Bedürfniß nach „einem einheitlichen Transportgesetze" sagt. In den beifälligen Reproductionen dieses Passus hat derselbe aber eine Wendung bekommen, welche bei Unkundigen (und wie viele sind denn in dieser Frage genau unterrichtet?) leicht Mißverständnisse hervorrufen kann. Es wird gesprochen von „Unterwerfen unter das Transportgesetz des Reichs" (als wenn schon ein solches vorläge) und das in Verbindung mit „der Bereitwilligkeit, dem Reiche zu geben, was des Reiches ist."

Das haben die Einzelstaaten in diesem Punkte schon durch die Reichsverfassung auf's Vollständigste gethan. Es wird aber hohe Zeit, daß die Reichsgewalten ihrerseits sich entschließen, dem Volke zu geben, was des Volkes ist!

Durch die Verfassung haben diese die Regelung des Transportrechtes an sich gezogen und dadurch die Süddeutschen Staaten seit fünf, die Norddeutschen seit neun Jahren verhindert, sich in dieser Beziehung nach Schweizerischer Art oder sonst wie zu helfen.

Dieses Bundes-, resp. Reichsmonopol der Eisenbahngesetzgebung ist aber bis zur Stunde völlig unfruchtbar geblieben. Kein Gedanke, daß etwa eine große segensvolle Maßregel versucht worden und an dem egoistischen Widerspruche eines einzelnen Staates gescheitert wäre! Nicht einmal zu einem Sachprogramm hat man es gebracht. Alles, was zur Zeit über Eisenbahngesetzgebung herüber und hinüber verhandelt wird, ist nichts als ein widerlicher Stellenzank, bei dem für das Volk auch nicht das allermindeste herauskommt. Von einem Transportgesetze, einer gesetzlichen Feststellung der Rechte des Publikums ist in Berlin gar keine Rede. Nur Macht will man haben, schrankenlose Macht für die betreffenden Reichsbeamten, alles nach ihrem Gutdünken zu ordnen oder — in Verwirrung zu stürzen!

Der letzteren hat die Eisenbahnbureaukratie, welche Industriezweige und Bodenculturen nach dem Gutdünken eines Directionsraths, ja eines Tarifcalculators entstehen läßt, verpflanzt oder eingehen läßt, allenthalben schon so viel gebracht, daß wir nach einem Mehr durchaus nicht lüstern sind, und Denjenigen, welche die Einrichtungen der Zukunft für uns feststellen

wollen, gleichviel ob sie Reichs-, Staats- oder Privatbahnen im Sinne haben, entschieden entgegenrufen müssen: „Erst sagt uns, was ihr mit uns machen wollt; eher ist an Zustimmung kein Gedanke!"

Nun läßt man wohl auf Seiten der Reichseisenbahnschwärmer durchklingen: „Wir haben zwar selbst keine Vorstellung davon, wie es gemacht werden soll, aber wir haben einen Mann, der Ideen besitzt, einen Mann, der besser ist als ein Programm, den Dr. Stephan. Der soll Verkehrsminister werden; dem wollen wir alles anheim stellen."

Ich will den Verdiensten des Vaters des Weltpostvertrags nicht entfernt zu nahe treten; aber ich billige es vollkommen, daß man bei aller Anerkennung der letzteren bis jetzt noch nicht daran gedacht hat, das Postgesetz abzuschaffen und dafür das bon plaisir des doch nicht unfehlbaren Generalpostdirectors zur alleinigen Norm für das Postwesen zu machen. Wenn man dem entgegen für ihn carte blanche zur Durchführung seiner noch gar nicht bekannt gegebenen Eisenbahn-Reformideen verlangt, so finde ich dies unverantwortlich. Ja ich muß auf Grund seines Debuts im Telegraphenwesen bis zum Beweis des Gegentheils sogar die positive Behauptung aufstellen, daß er viel zu einseitig in der postalischen Auffassung der Entfernung als eines der Beachtung unwerthen Factors befangen ist (wohin diese Einseitigkeit führt, beweist die tolle Perrotsche Idee gleichen Personen-Fahrgeldes für alle Entfernungen), um die Wirkung eines der Hauptschäden unseres Eisenbahnwesens, des Differentialfrachtwesens auch nur in ihrem vollen Umfange zu erkennen, weshalb ich in ihm selbstverständlich auch nicht den rechten Arzt zur Heilung dieses Uebels zu erblicken vermag.

Es kommt mir nicht bei, mir ein entscheidendes Urtheil anzumaßen. Aber wenn man in einer Sache schon vor 15 Jahren schriftstellerisch thätig gewesen ist, so hat man die Gewißheit für sich, kein Neuling darin zu sein. Und was vollends das „Transportrecht" anlangt, so weiß ich sicher genau, wie es damit bestellt ist, denn ich habe das Modell dazu für das große Deutsche Publikum bei den Schweizern so zu sagen entdeckt und die Parole „Transportgesetz" überhaupt erst in die öffentliche Discussion hinein geworfen.

Ich sehe das Ansprechende dieser Idee für das Publikum deutlich bekundet durch die im Laufe weniger Wochen erfolgten Anschlußerklärungen von mehr als einem halben Hundert Sächsischer Stadträthe, Handels- und Gewerbevereinigungen zu der Dresdner Petition an den Reichstag, welche demselben die von der hiesigen Handelskammer am Schlusse einer vortreff-

lichen Denkschrift in jenem Sinne aufgestellten Sätze zur Berücksichtigung empfiehlt.

Aber ich kenne auf der andern Seite nur zu gut die bureaukratische Abgeneigtheit gegen jede neuartige Beschränkung des eigenen Beliebens, jene widerspruchsvolle Auffassung, die sich über die Veränderung der Bezüge eines Stubenheizers um 50 Mark die constitutionellsten Scrupel macht und jede juristische Formel bis in's Tz gesetzlich festgestellt wissen will, aber nicht begreifen kann, daß es den Eisenbahndirectoren verwehrt sein soll, mit Millionen, ja Milliarden des Volksvermögens nach Belieben zu schalten und in den Beziehungen zum Publikum ausschließlich den eigenen Willen gelten zu lassen.

Dieser Autokratismus, welcher noch ganz kürzlich sein Gelüste mit den Personen und dem Eigenthum des Volks machen zu dürfen, was ihm beliebt, in wahrhaft schamloser Weise offenbarte, ist ein eben so großer Feind der Fortdauer des derzeitigen Besitzstandes im Eisenbahnwesen, als die auf den Umsturz des letzteren gerichtete Agitation. Es gilt in dieser Beziehung von den Eisenbahnen dasselbe, wie von den Staaten. Wenn die alten Staatsverfassungen mit sammt dem alten Staatssystem zusammengebrochen sind, so darf man diesen Ausgang keineswegs blos den Intriguen feindlicher Nachbarn oder der in ihrem Interesse wirkenden „Emissäre" zuschreiben, sondern der Umsturz erfolgte wesentlich mit deshalb, weil, wie in den jüngst veröffentlichten Präliminarien zum Programm einer föderativen Partei treffend gesagt ist: „der allgemeine Zustand so innerlich verdorben und erstorben war, daß die Menschen dadurch mit Widerwillen gegen alles Bestehende erfüllt wurden." Die Verzweiflung an den Zuständen der Heimath brachte die Menschen dahin, daß sie sich jede Veränderung (von der deshalb beileibe nicht gesagt sein soll, daß sie im Vergleich mit dem früheren wirklich eine Verbesserung bedeutet habe) gefallen ließen, und die Verzweiflung an der Bekehrungsfähigkeit ihrer derzeitigen Eisenbahndirectionen treibt die Leute der Reichseisenbahnagitation in die Arme, „denn (sagen sie sich) so, wie jetzt, kann es nicht fortgehen, wenn in Zukunft noch ein Mensch seines Besitzes und Erwerbes sicher sein soll; die Veränderung bringt uns vielleicht eine Hülfe, und diese Möglichkeit ist immer besser, als die gewisse Fortdauer des jetzigen Zustandes."

Hätten die Regierungen der mittleren Staaten ein Verständniß für diese Sachlage, so würden sie, statt durch ihr abweisendes Verhalten die Unzufriedenheit zu nähren, die Reform selbst in die Hand genommen haben. Statt dessen versuchen sie mit dem öffentlichen Bedürfnisse ebenso

durch Ignoriren fertig zu werden, wie sie es in den fünfziger Jahren am Bundestage trieben, sich mit Metternich'schen Conserviren des augenblicklich noch Bestehenden begnügend. Freilich hat sie dann schließlich auch die Würzburger Reformcampagne nicht gerettet; im Gegentheil hat ihnen Preußen das Betreiben von Maßregeln zum Verbrechen gemacht, deren Durchführung es hinterher sich selber zum besondern Verdienste anrechnete.

Es lag auf der Hand, daß mit diesen verspäteten Vorschlägen thatsächlich nichts erreicht werden konnte, denn Preußen, welches auf den Untergang des Bundes speculirte, durfte Reformen nicht zulassen, die ihn bestandfähiger gemacht hätten. Daß aber auch der moralische Effect verloren ging, verschuldeten die Würzburger Vorschläge nicht durch ihren Inhalt, sondern durch ihr Schweigen über den Cardinalpunkt: Die Rechtsstellung des Volks gegenüber der Gewalt.

Daraus ist in zwiefacher Hinsicht zu lernen. Wohl will das Volk gut und vernünftig regiert sein; aber es dürfte sich selbst mit der besten Verwaltung nicht zufrieden geben, wenn ihm die Wohlthaten derselben nur als eine Gnade zu Theil würden, deren Fortdauer von einer veränderlichen Laune der Machthaber abhängt. Deshalb verschmähten die Schwaben die octroyirte Gunst einer constitutionellen Verfassung und bestanden auf dem „alten Recht." Deshalb lief das einem Hessischen Bauern in den Mund gelegte Wort: „Ach was Eisenbahn! Erst müssen wir unsern Rechtsboden festtrampeln!" seinerzeit beifällig aufgenommen durch das ganze Deutschland.

Dieser Rechtssinn, den kein Erfolg der Gewaltthätigkeit auszurotten vermocht hat, giebt den festen Stützpunkt auch in der Eisenbahnfrage. Man gewähre dem Volke sein Recht gegenüber den Eisenbahnunternehmungen und es wird auf den rechtlichen Bestand der letzteren achten, während die Rechtsverweigerung auf jener Seite auch den Widerwillen gegen den Berechtigten wachrufen muß.

In Berlin, wo man auf den letztern speculirt, weil man den Umsturz des bestehenden Systems erstrebt, wird man natürlich an dem Principe der Rechtsverweigerung festhalten. Ueberdem wird, wer Machterweiterung erstrebt (und dabei ist es doch bei dem Reichseisenbahnprojecte zweifellos abgesehen) selbstverständlich nicht so ein Narr sein, zugleich die gesetzliche Beschränkung dieser erstrebten Macht in sein Programm aufzunehmen. Für die Berliner Politik ist daher die naturgemäße Parole: Reichseisenbahn-Absolutismus, für uns: Reichseisenbahn-Gesetz.

Indem wir für ein Gesetz kämpfen, welches die Rechte des Volkes gegenüber den Eisenbahnverwaltungen feststellt, nicht ein solches, welches über den einzelnen Eisenbahn-Despoten eine neue Reichseisenbahnamts-Dictatur aufrichtet, mit einem Worte, nicht für ein Competenz-, sondern für ein Transportgesetz, vertheidigen wir zugleich in allerwirksamster Weise unsern Eisenbahnbesitz.

Weit entfernt, in einem Gegensatze zu einander zu stehen, der mühsam durch das Suchen nach der „rechten Mitte" zu überwinden wäre, unterstützen und ergänzen sich beide Bestrebungen wechselseitig. Die rechte Volkswirthschaft ist hier zugleich die rechte Politik, während die Mißhandlung des Publikums durch Aufrechterhalten der Willkührwirthschaft im Eisenbahnbetriebe, statt die Rente zu mehren, den Verlust des werbenden Stammvermögens nach sich zu ziehen droht, daher zur Erklärung des Verhaltens der mit gleicher Blindheit geschlagenen Staats- und Privatbahnverwaltungen, welche ihre Autonomie durch förmliche Provocationen der Bevölkerung ihres Bahngebiets erhalten zu können meinen, kaum etwas anderes übrig bleibt, als der alte Spruch: Quos Deus perdere vult, dementat!

Noch liegt der Ausgang im Dunkel der Zukunft verhüllt. Noch wagen wir nicht zu sagen, ob den Besitzstand im Jahre 1876 in vermögensrechtlicher Beziehung ein ähnlicher Schlag treffen wird, wie er in politischer Beziehung vor zehn Jahren auf ihn geführt wurde. Aber die Gefahr steht drohend vor unseren Augen. Inmitten des Volks wird sie lebhaft empfunden. Die öffentliche Stimme mehr als eines Landes giebt ihr lauten und beredten Ausdruck. Jetzt heißt es: Videant Consules!

Dresden, den 13. Januar 1876.

gr. Schießgasse 4, III.

**Theodor Petermann.**

Pressboard
Pamphlet
Binder
Gaylord Bros. Inc.
Makers
Syracuse, N. Y.
PAT. JAN 21, 1908

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 067207677